

---

Saknr: 2020/34864-20  
Saksbehandlar: Knut Helge Olsen

---

**Saksgang**

Utval	Utv.saknr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		03.06.2020

**Detaljereguleringsplan Teigaberg-Rindane, søknad om fråvik frå krav om stoppsikt i N100 pkt. D.10**

Forslag til vedtak

Hovudutval for samferdsel og mobilitet avslår søknaden om fråvik frå krav om stoppsikt frå utløpet av Teigabergtunnelen til omsøkt kryss, då trafikksikkerheita ikkje er godt nok ivareteken.

**Samandrag**

Detaljereguleringsplan Teigaberg-Rindane, Plan ID 1238 20150006, Kvam herad, gjeld utbygging av større hyttefelt på aust og vestsida av Teigabergtunnelen. Tiltakshavar har søkt om fråvik frå skal-krav i handbok N100 - veg og gateutforming, pkt. D.10 Overgang mellom veg og tunnel. Saka gjeld stoppsikt frå tunnelopning Teigabergtunnelen til midtpunkt av forkøyrregulert T og X-kryss. Fartsgrensa er i dag 80 km/t på staden. Kravet er ein avstand på minst 2 gonger stoppsikt.

Dina Johanne Lefdal  
fylkesdirektør

John Martin Jacobsen  
seksjonssjef

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor ingen handskriven underskrift*

## Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

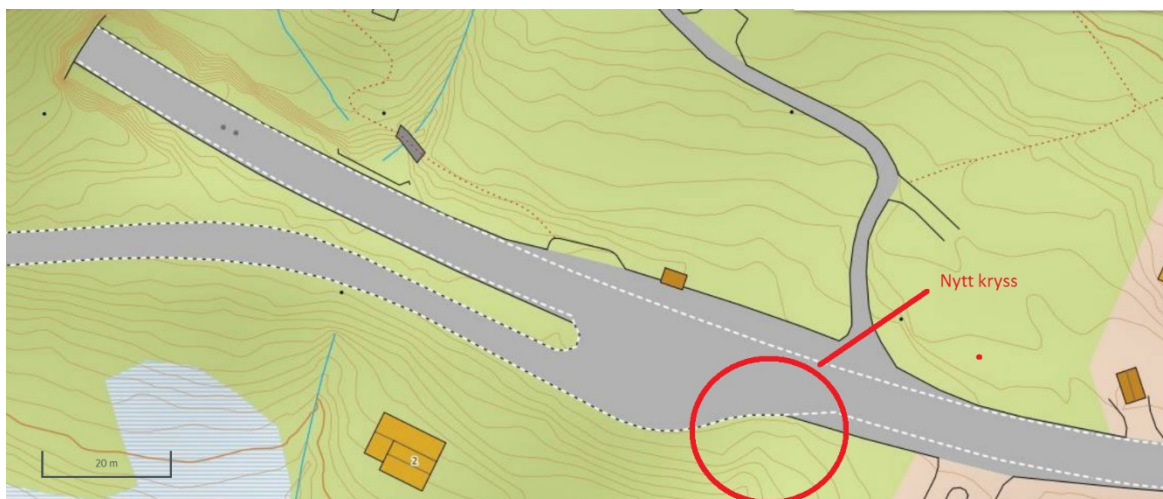
Detaljreguleringsplan Teigaberg-Rindane, med eit planområde på om lag 580 dekar, legg opp til kring 85 nye fritidsbustadar, tilkomstvegar, turvegar, skiløyper, m.m. I dag er det kring 20 bygningar i dette området<sup>12</sup>. Kvar fritidsbustad kan etter planføresegnene delast i fleire bygningskroppar og plasserast i tunskipnad<sup>3</sup>.

Det aktuelle området er lokalisert sør-søraust for Teigabergtunnelen, på fv. 49, vel 60 km aust for Bergen.

Bilete 1: Oversiktskart



Bilete 2: Enkel illustrasjon på situasjonen i dag og lokalisering av planlagt kryss.



Reguleringsplanen legg opp til at trafikkavviklinga frå fv. 49 skal skje ved å nytte to T-kryss på søre sida av Teigabergtunnelen. For kollektivreisande vert det lagt opp til at det skal nyttast etablert

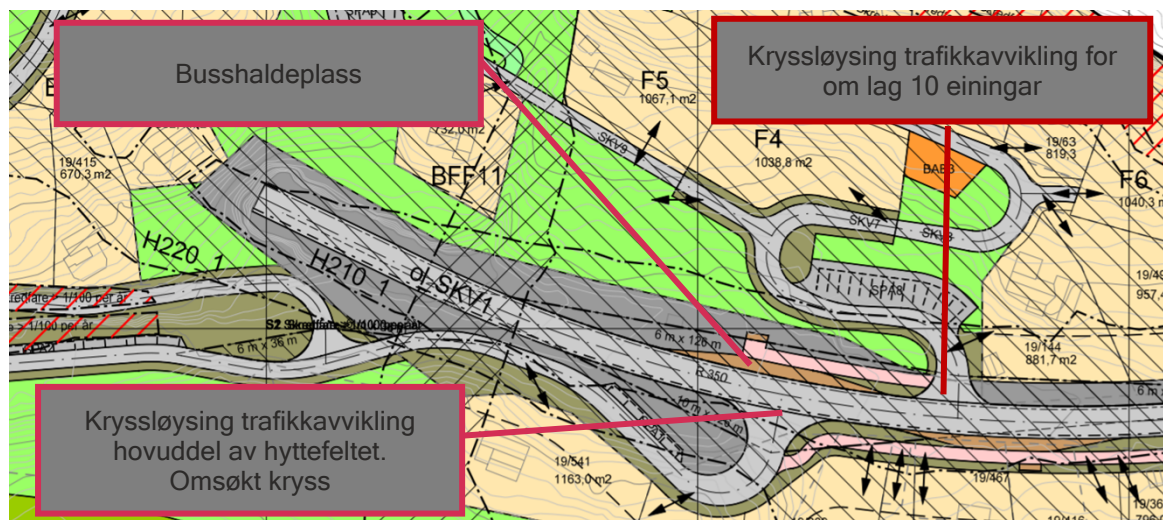
<sup>1</sup><https://innsyn.kvam.no/wfdocument.ashx?journalpostid=2018012370&dokid=597477&versjon=1&variant=A&>

<sup>2</sup><https://innsyn.kvam.no/wfdocument.ashx?journalpostid=2018012370&dokid=596816&versjon=1&variant=A&>

<sup>3</sup><https://innsyn.kvam.no/wfdocument.ashx?journalpostid=2018012370&dokid=596312&versjon=1&variant=A&>

busshaldeplass på same staden. Den planlagde trafikkavviklinga på søre sida av Teigabergtunnelen er illustrert i bilete 3 under. Det omsøkte krysset vert i planforslaget flytta om lag 6-10 meter sør-søraust frå dagens kryss.

Bilete 3: Planlagt trafikkavvikling søre på sida av Teigabergtunnelen, med omsøkt kryss.



Reguleringsplanen vart lagt ut til offentlig ettersyn 28.06.2018. I samband med dette kom det inn samordna motsegn til planen frå fylkesmannen i Hordaland og Statens vegvesen datert 15.08.2018. Dei skriv følgjande

(...) Slik planforslaget er i dag vil det utløse behov for motsegn frå Statens vegvesen for følgjande punkt:

- Krav til avstand frå tunnelmunning til kryss.
- Krav til avstand på 20 meter frå midte Fv. 7 til næraste parkerte bil.
- Krav til byggegrense på 50 meter for byggeområde.
- Forholda for dei mjuke trafikantane er ikkje vurdert i framlegg til plan og denne si ROS-analyse.
- Det er langt opp til at gs-veg skal nyttast som tilkomstveg for om lag 190 fritidsbustadar.(...)

Stoppsikt er definert som den naudsynte siktlegda fram til eit objekt som skal til for at ein bilfører skal kunne oppdage objektet, reagere, og vurdere om han skal bremse, og kunne bremse køyretøyet til full stopp.

I dag er fartsgrensa på staden 80 km/t og som hovudregel vil stoppsikta<sup>4</sup> då vere 230 meter (115 meter x 2) frå tunnelopninga. Ved ei fartsgrense på 70 km/t vil kravet til stoppsikt vere 180 meter, og ved ei fartsgrense på 60 km/t vil kravet vere 140 meter

Tiltakshavar har i etterkant utarbeidd eigen ROS-analyse for det første og det fjerde av kulepunktta ovanfor:

- Krav til avstand frå tunnelmunning til kryss.
- Forholda for dei mjuke trafikantane er ikkje vurdert i framlegg til plan og denne si ROS-analyse.

I denne ROS-analysen vert det vurdert fire alternativ for plassering/utforming av krysset, kor alternativ 3 er i tråd med minstekravet i N100 på 230 meter. ROS-analysen konkluderer med at alternativ 2, som er lik planforslaget, med ei avstand på om lag 125-129 meter frå tunnelopninga er den beste løysinga.

ROS-analysen vurderer i liten grad kva trafikale konsekvensar eit fullt utbygd planområde vil få for dei tilrådde løysingane i planforslaget.

<sup>4</sup> <https://www.vegvesen.no/attachment/69741> s.31

I samband med den vidare handsaminga av reguleringsplanen, vert det no naudsynt for tiltakshavar å søke Vestland fylkeskommune om fråvik frå kravet i N100, pkt. D.10, på 2 gangar stoppsikt frå tunnelopning til midtpunkt T-kryss.

#### Vedtakskompetanse

Etter gjeldande delegasjonsreglement er det hovudutval for samferdsel og mobilitet som har kompetanse til å gjere vedtak om fråvik frå vegnormalane sine skal-reglar av prinsipiell art. Fylkesdirektøren vurderer saka som prinsipiell sidan vedtaket kan få vesentlege økonomiske konsekvensar for tiltakshavar.

#### Vurderingar og verknader

**Økonomi:** Vedtaket kan få vesentlege økonomiske konsekvensar for tiltakshavar, då det krev relativt store tilleggskostnader å realisere ein plan i samsvar med reglane i N100, pkt. D.10. Vedtaket vil venteleg ikkje føre til vesentleg kostnader korkje for Kvam herad eller Vestland fylkeskommune.

**Klima:** Vedtaket vil venteleg ikkje medføre vesentlege utfordringar for klimatilstanden korkje lokalt eller globalt.

**Folkehelse:** Vedtaket vil venteleg ikkje medføre vesentlege utfordringar for folkehelsa

**Regional planstrategi:** Regional planstrategi er framleis under utarbeiding, og vert difor ikkje referert til her.

**Trafikksikkerheit:** Grunnlaget for dei strenge krava om stoppsikt i N-100 frå tunnelopningar heng mellom anna saman med dei særskilte tilhøva for sikkerheita, som skil seg frå veg i dagen<sup>5</sup>.

- Det er vanskelege lystilhøve, særleg i sona kring tunnelopninga, når det er dagslys ute. Det kan gå fleire minutt før synet tilpassar seg overgangen frå lys til mørke og omvendt, noko som kan føre til auka risiko for ulukker.
- Fleire studiar har vist at nokre førarar bremser ned når dei køyrar inn i ein tunnel, noko som kan føre til auka risiko for ulukker.
- Køyring i tunnelar krev meir av merksemda enn køyring på veg i dagen, noko som kan auke risikoen for ulukker.
- Det er vanskeleg å vurdere farta når ein køyrar i tunnelar, noko som kan føre til større variasjon i fart, og høgare risiko for påkøyring bakfrå.

Teigabergtunnelen vart opna i 1976, og utrusta i samsvar med dei krava som var gjeldande då. Den er dårleg lyssett, og har smal køyrebana. På vinterstid har tunnelen vore plaga med isdanning i køyrebana, og vanskelege køyretilhøve<sup>6</sup>.

Det har vore fleire trafikkulukker på fv.49, i og kring planområdet<sup>7</sup>.

Målt i reguleringsplanen er horisontalkurvaturen i det omsøkte krysset om lag 120 meter i radius, noko som svekker siktilhøva inn og ut av tunnelen.

Busslomma si plassering vil og kunne gje dårlegare sikt i innerkurva når ein buss sett av, eller tek på, passasjerar.

I ROS analysen antar ein at fartsnivået er lågare ved alt 2 (planlagt kryss) enn ved alt. 3 (kryss i samsvar med 2 x stoppsikt). Dette kan være rett, det kan være marginale ulikskaper, eller heilt lik fart.

Videre tar ROS analysen høgd for sikt 50-60 meter innover i tunnelen. Dette vil nok variere særskilt mykje med dei ulike lystilhøva, og ved den einskilde trafikants evne til å tilpasse seg ulike lystilhøve..

ROS-analysen drøftar i liten grad utbyggingens størrelse (190 fritidsboliger) opp mot fråviket.

<sup>5</sup> <https://tsh.toi.no/doc635.htm>

<sup>6</sup> <https://www.midtsiden.no/alt-av-strobilar-er-ute>

<sup>7</sup> [https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:nib/@1422,6729719,13/hva:~\(~\(id~570\)\)](https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:nib/@1422,6729719,13/hva:~(~(id~570)))

Det er i gong en prosess med å få sett ned fartsgrensa på staden til 70 km/t, men sjølv ikkje ein reduksjon av fartsgrensa ned til 60 km/t vil sette kravet i N100, pkt. d.10.

#### Konklusjon

Etter fylkesdirektøren sin vurdering er det omsøkte krysset planlagt for nært tunnelopninga til Teigabergtunnelen. Det er særskilte omsyn som gjeld trafikktryggleik kring tunnelopninga til Teigabergtunnelen. Minstekravet til stoppsikt vert ikkje innfridd i denne saka. Fylkesdirektøren tilrår difor at søknaden vert avslått.